notiziario della sat dlf udine

Numero 28 Anno 8 (1) Marzo 2003

L'Alp Transit Svizzero - seconda parte: Il nuovo tunnel del San Gottardo

Dopo aver già analizzato nella prima parte di questo articolo il nuovo tunnel del Lötschberg, ci occupiamo ora di quello del San Gottardo, principale opera del più ampio progetto svizzero denominato Alp Transit, avente lo scopo di evitare che il progressivo aumento del trasporto merci, dopo la saturazione delle attuali linee ferrate, venga inevitabilmente travasato sulle strade alpine.

Il nuovo tunnel di base del San Gottardo, anche per effetto della maggior complessità dei lavori, entrerà in servizio nel 2010, ovvero tre anni dopo l'apertura al traffico di quello del Lötschberg; per quell'epoca, la Svizzera sarà dotata di una nuova rete ferroviaria in gran parte sotterranea che permetterà il collegamento diretto dei mercati del nord Europa con quelli dell'Italia settentrionale senza infierire sul delicato ambiente montano.

Il nuovo tunnel del San Gottardo

L'Alp Transit Gotthardbahn è composto di tre distinte sezioni, comprendenti altrettante gallerie: procedendo da nord verso sud, alla periferia di Zurigo si incontra subito la galleria di base dello Zimmerberg, della lunghezza di 20 chilometri, con ingresso a Thalwill ed uscita a Litti, nei pressi di Zugo; quindi segue la vera galleria di base del San Gottardo, 57 chilometri di lunghezza con portale nord situato ad Erstfeld e portale sud a Bodio; infine, per superare l'asperità del Monte Ceneri, in Ticino, è in costruzione l'omonima galleria, di 15 chilometri di lunghezza da Camorino a Vezia, poco a nord di Lugano.

Tutta la linea si estenderà per un'altezza non superiore ai 550 m, contro i 1.150 m di altitudine della galleria attuale, che si estende per 14,9 chilometri tra Göschenen ed Airolo. Con il nuovo tunnel di base, l'intero percorso Italia-Germania risulterà più corto di 40 chilometri circa.

Facendo un piccolo salto nel passato, giova ricordare che la vecchia galleria è stata aperta al traffico il 1° giugno 1882, inizialmente con trazione a vapore e dopo aver armato, per motivi economici, un solo binario (escluso il tunnel principale) anche se tutte le opere erano state già predisposte fin dall'inizio per il secondo binario; il raddoppio, a rate, è stato portato a termine nel 1939, con esclusione della tratta Arth/Goldau-Zugo ancora oggi a semplice binario, che causa grossi problemi di circolazione.

La cartina della zona della galleria (fonte Alptransit Gotthard AG)

Il 12 dicembre 1920, è stato elettrificato il tratto più impegnativo tra Erstfeld e Biasca (pendenze fino al 27 ‰), mentre dal 28 maggio 1922 l'intera linea Lucerna-Chiasso viene percorsa da treni con trazione elettrica, molto più economica del vapore e meno pericolosa per la lunghezza delle gallerie.

Il nuovo tunnel di base è composto da due gallerie a canne separate per evitare possibili collisioni tra treni provenienti da opposte direzioni, distanti circa 40 metri l'una dall'altra e collegate tra loro da appositi cunicoli ogni 325 metri; sono previste due stazioni intermedie per lo scambio di binario e con funzioni di emergenza, denominate Faido e Sedrun, in corrispondenza degli omonimi paesi di superficie, che assieme a quello di Amsteg, avranno dei cunicoli di accesso alla galleria sotterranea.

I primi lavori, con i sondaggi geologici nella zona di Piora, sono iniziati nel 1993, mentre l'attacco vero e proprio alla roccia per la costruzione dei cunicoli e dei pozzi di accesso alla galleria di base è in corso dal 1998; l'esecuzione dei lavori tiene in debito conto le esigenze di salvaguardia dell'ambiente alpino e per questo i vari materiali estratti dalla montagna, vengono trasbordati con nastri trasportatori anziché con camion. Basti pensare che il quantitativo di roccia da estrarre, più di 13 milioni di metri cubi, è 5 volte tanto la quantità usata nella costruzione dell'immensa piramide di Cheope in Egitto.

Il cantiere di Sedrun (foto Alptransit Gotthard AG)

Il portale sud a Bodio del nuovo tunnel (foto Alptransit Gotthard AG)

Anche le esigenze costruttive in termini di prelievo di acqua e di energia elettrica sono state soddisfatte con impianti ad hoc, per evitare di prelevarle dalle reti locali, inadeguate alle necessità dei cantieri.
A nuova linea completata, si ridurranno i tempi di percorrenza tra Zurigo e Milano, distanza oggi percorribile in 4 ore e 15 minuti con un normale IC ed in 3 ore e 40 minuti con il Pendolino Cisalpino; domani in 2 ore e 10 minuti con i treni SBB ad assetto variabile.
Dieci saranno i miliardi di franchi svizzeri necessari all'Alp Transit Gotthardbahn, provenienti per il 10% da nuove imposte sui carburanti, per il 55% dalla nuova tassa sul traffico pesante su gomma, da un 15% di indebitamento e per il restante 20% dall'aumento dello 0,1% dell'Iva svizzera.

Alessandro Fanutti

Il fronte di avanzamento lato Amsteg (foto Alptransit Gotthard AG)

Pubblicità ferroviaria dell'Alp Transit (foto Alptransit Gotthardbahn AG)

2° Concorso fotografico SAT "Treni d'Europa"

Continua la pubblicazione delle foto che sono state presentate al 2° concorso fotografico SAT.

"Storia di ogni giorno" Lorenzo Pantani

"Chi corre di più?" Denis Carlutti

"Locomotiva monumento MÁV 6633" Roberto Zanelli

Ancora un cambio di orario

E così siamo arrivati a quota tre: tante sono infatti le volte che nel corso del 2002 è cambiato l'orario ferroviario, con validità rispettivamente dal 27 gennaio, dal 16 giugno e dal 15 dicembre.
D'ora in poi le modifiche di orario in tutta Europa si faranno una sola volta all'anno, almeno nelle intenzioni: sta di fatto, però, che gli orari tascabili in commercio riportano una validità limitata già al 7 giugno 2003.
D'altra parte, bisogna pur inventarsi qualcosa per fare spendere soldi alla gente.
A questo punto, anche la pubblicazione su **il tender** dell'articolo sul cambio orario dovrà modificare il suo periodo e francamente non si vedono altre alternative, tenuto conto che di questo passo, ci sono più cambi di orario che edizioni de **il tender**, tanto che l'usuale resoconto sulle variazioni intervenute rischia, ed in parte già lo è, di diventare estremamente monotono alla lettura.
Come tale, si farà ora solo una rapida elencazione delle novità apportate, mentre per gli approfondimenti su altri aspetti si rimanda al precedente articolo apparso sul n. 26 de **il tender**, settembre 2002.

Italia

L'IC Giorgione Udine-Milano della sera, è soppresso al sabato ed anticipa di oltre un ora la partenza dalla metropoli lombarda; l'ICN Trieste-Lecce cambia nome, da Triveneto a Tergeste; sono soppresse due corse festive sulla Gemona-Sacile, che così garantisce solo 6 corse; è istituita una ulteriore nuova relazione diretta Trieste-Udine via Cervignano di metà pomeriggio; non ci sono più servizi giornalieri Trenitalia di auto al seguito in quanto anche i Bologna-Catania, Bologna-Villa San Giovanni e Roma-Villa San Giovanni diventano ora periodici, mentre è soppressa la storica relazione Milano-Roma, primo servizio di questo genere istituito nel 1967; sono ripristinati gli EN verso Parigi, Rialto da Venezia, Galilei da Firenze e Palatino da Roma, via Firenze anziché via Pisa; l'IC Sila da Torino prosegue ora su Crotone invece di terminare a Cosenza; nuovo IR Pinerolo-Milano C.le; ripristinati tutti i treni da Ivrea verso Aosta; gli EC Verdi e Tiziano, da Milano rispettivamente per Dortmund ed Amburgo, sono declassati IC e limitati a Basilea; soppresso l'Exp notturno Milano-Bruxelles; nuovo Exp notturno Mannheim-Firenze; l'IC Cinque Terre per La Spezia, anziché da Stoccarda proviene ora da Zurigo; aumentano i collegamenti Milano-Venezia, ma alcuni IC sono sostituiti da ES; nuovo IC Milano-Venezia con il nome di Gondoliere; nuovo collegamento diretto San Candido-Verona; l'EC Garda da Monaco, anziché arrivare fino a Milano si ferma ora a Verona; l'EC Paganini, da Verona, anziché proseguire su Dortmund, limita la sua corsa a Monaco; l'EC Val Gardena, da Monaco, anziché su Verona è attestato a Bolzano; la Freccia del Sole, da Bruxelles, non prosegue più fino a Rimini, ma si ferma a Bologna; nuovo collegamento diretto Napoli-Termoli, via Campobasso, con il nome di Freccia Tirreno-Adriatico.

Estero

Istituiti due nuovi collegamenti con composizioni SŽ Desiro Siemens elettriche tra Lubiana e Villa Opicina, con proseguimento a mezzo bus su Trieste; nuovo Exp notturno Lubiana-Salonicco; nuovo IC Lubiana-Villaco; nuovo IC giornaliero Graz-Capodistria, via Spielfeld Straß; diventano EC gli IC Emona e Croatia da Lubiana e Zagabria per Vienna; nuovo treno diretto Lubiana-Pola; nuovo EC Zagabria-Salisburgo; nuovi Exp notturni da Belgrado verso Bucarest e Dimitrovgrad, sul confine bulgaro-turco; nuovo Exp diurno Belgrado-Sofia; viene inserita nella rete DB la nuova linea ad alta velocità Colonia-Francoforte, città che risultano collegate ogni ora da convogli Ice Sprinter; nuovi collegamenti con Ice Sprinter anche tra Francoforte ed Amburgo, con tempo di percorrenza di 3 ore e 19 minuti.

Alessandro Fanutti

I Desiro Siemens delle SŽ assicurano anche i collegamenti tra Lubiana e Villa Opicina (foto SŽ)

Gli Ice Sprinter sono ormai una colonna portante della Ferrovia Tedesca (foto DB AG)

Treni soppressi

Il cambio di orario ha coinciso in regione con la sospensione di una cinquantina di treni a causa della mancanza di macchinisti. Sono stati soppressi, e sostituiti con autocorse sostitutive, un po' su tutte le linee, ma le tratte che ne hanno risentito maggiormente sono state quelle a trazione diesel (la Pedemontana Sacile-Gemona e la Casarsa-Portogruaro) dove la circolazione dei treni è stata completamente annullata. Questo ha comportato i soliti disagi per chi viaggia ancora in treno, nonostante tutto; infatti le corriere non rispettano gli orari dei treni e chi ne risente sono soprattutto i pendolari e gli studenti che devono rispettare gli orari di lavoro e di lezione.
Dopo quasi due mesi la situazione si è normalizzata con l'assunzione di qualche nuovo macchinista e con un accordo sindacale per il ricorso allo straordinario, ma nel mese di aprile si presume che il problema si ripresenterà in vista di nuovi pensionamenti di macchinisti.

Claudio Canton

Notizie Flash

Con il nuovo orario invernale, dal 15 dicembre 2002 la società City Night Line, che gestisce i treni di lusso notturno su alcune importanti relazioni centro-europee, ha introdotto due nuovi collegamenti: Monaco di Baviera-Amsterdam e Zurigo-Amsterdam.
Alessandro Fanutti

Con il nuovo orario invernale, dal 15 dicembre 2002 le Ferrovie Austriache hanno messo a regime nella loro offerta i nuovi treni classificati "ÖBB EC", ovvero Eurocity per le linee interne, per i quali vengono utilizzati convogli con carrozze completamente rimodernate, ricolorate nella nuova livrea e tempi di percorrenza notevolmente ridotti, fino a 30 minuti tra Vienna e Salisburgo e 43 minuti tra Vienna e Bregenz.
Alessandro Fanutti

Con il nuovo orario invernale, dal 15 dicembre 2002 la Ferrovia Tedesca DB ha introdotto un nuovo sistema di tariffazione dei treni, che prevede sconti crescenti sul prezzo del biglietto tanto più in anticipo lo si acquista rispetto alla data di partenza.
Alessandro Fanutti

E' stato inaugurato il 16 dicembre scorso il nuovo raccordo che permette all'Interporto Quadrante Europa di Verona di essere collegato direttamente alla linea ferroviaria del Brennero. Lungo circa 2 chilometri, costato 10,7 milioni di euro per due anni di lavori, il nuovo raccordo a doppio binario si sviluppa prevalentemente in trincea e permette di sottopassare la linea Venezia-Milano senza più subirne le interferenze, con un risparmio di circa 40 minuti delle precedenti attese per incroci e precedenze.
L'Interporto Quadrante Europa realizza il 30% del traffico combinato nazionale ed il 50% di quello internazionale. Alessandro Fanutti

I sindacati hanno criticato l'aumento delle tariffe sulla Pontebbana e sulla Pedemontana dal primo di gennaio. La Direzione Trasporto Regionale ha precisato che sono stati fatti alcuni piccoli adeguamenti dovuti agli accordi per i biglietti integrati utilizzabili sia sui treni che sugli autobus in ambito regionale e che gli adeguamenti delle tariffe locali non sono soggetti al blocco delle tariffe nazionali. Le variazioni delle tariffe sono dovute all'adeguamento di alcune fasce chilometriche, che in qualche caso ha comportato anche una riduzione del prezzo. Claudio Canton

Dal 1° gennaio 2003 è stato introdotto in Campania il biglietto unico per tutte le società di trasporto passeggeri, ferroviarie, di autobus e funiviarie, per un territorio di 550 comuni e sei milioni di abitanti.
UnicoCampania, il nome del nuovo biglietto, riguarda giornalmente 1.500 treni e 27.500 corse su gomma.
Alessandro Fanutti

Le nevicate dei primi giorni di gennaio hanno creato notevoli intralci al traffico ferroviario. I maggiori disagi si sono avuti in provincia di Trieste dove la bora ammucchiava e faceva congelare immediatamente i fiocchi di neve appena toccavano il suolo, bloccando gli scambi, perché in queste condizioni le scaldiglie non riuscivano a scongelare velocemente gli aghi e le apparecchiature.
Claudio Canton

Durante i mesi invernali del Ferrovie Austriache ÖBB hanno dovuto far fronte ad un incremento record di viaggiatori, in particolare sulla Westbahn verso Salisburgo e sulla Südbahn verso Graz/Villaco, tanto che l'offerta ha dovuto essere incrementata di 30 treni aggiuntivi, con 436 vagoni e 22.400 posti in più. Per fronteggiare la domanda, le Ferrovie Austriache hanno dovuto noleggiare carrozze presso la DB e la SBB. A fronte di questo boom di viaggiatori che hanno preferito spostarsi con il treno anche per raggiungere le località di vacanza invernali, la società ferroviaria austriaca ha risposto anche in termini di qualità del servizio, avendo garantito l'arrivo puntuale del treno nel 95% dei casi.
Alessandro Fanutti

Dalla fusione tra la Satti e l'ATM Torino è nata la GTT, ovvero la nuova società che gestirà il trasporto pubblico del capoluogo piemontese. La nuova GTT parte già come un colosso nel suo settore potendo contare su un patrimonio di 1.300 autobus, 250 vetture tranviarie, 95 vetture ferroviarie, 5.000 dipendenti e 190 milioni di passeggeri trasportati ogni anno. La GTT gestirà anche il servizio ferroviario della Canavesana e della linea verso Ceres.
Alessandro Fanutti

Con l'attivazione del tratto tra le stazioni Latisana e Fossalta di Portogruaro, è stata completata la sostituzione della linea aerea tra Torviscosa e Fossalta.
Come già riferito, la palificazione, che era a pali tubolari tipo M (con mensole di diverso tipo per il binario pari e per quello dispari), è ora di tipo LS e la catenaria è a doppia fune portante regolata, così da permettere maggiori velocità di esercizio (vedi la recente istituzione del rango P anche sulla Mestre-Trieste).
Oltre ai tratti di piena linea, la catenaria è stata sostituita anche sui piazzali delle stazioni di San Giorgio di Nogaro e di Latisana. Rispetto alla situazione precedente, sono stati deelettrificati i binari a servizio degli ex magazzini merci e quelli afferenti alle smantellate rampe di carico per pianali ed inoltre i pali con bracci portamensole per due o tre binari sono stati sostituiti, come a Torviscosa, da portali con pali tubolari e traverse a traliccio da cui pendono le singole mensole. Michele Orlandi

Nel mese di febbraio sulla Udine-Trieste sono stati cambiati i pali della linea aerea a partire dalla stazione di Buttrio in direzione di Gorizia.
Valter Paoluzzi

Lo scalo di Cervignano chiude? Sembrerebbe di sì, secondo una denuncia dei sindacati. Infatti pare che le ferrovie vogliano concentrare tutte le operazioni di composizione dei treni diretti nei paesi dell'est nell'omologo scalo di Bologna.
Intanto viene anche segnalata l'inadeguatezza della viabilità diretta all'Interporto di Cervignano. Viene chiesta perciò la costruzione del raccordo con l'autostrada per poter promuovere un uso più adeguato di questa opera.
Claudio Canton

Le Ferrovie Svizzere SBB realizzeranno a Basilea nord un nuovo terminal per lo smistamento dei container. In particolare, la struttura che dovrebbe entrare in servizio nella località di Weil indicativamente nel 2007, verrà utilizzata per il trasbordo a mez-

zo gru dei container da un treno all'altro, in sostituzione delle operazioni di smistamento dei vagoni, che risultano molto più onerose. Una volta a regime, il terminal di Basilea nord andrà a sostituire quello attualmente in funzione di Basilea Wolf.
Alessandro Fanutti

Si è svolto il 18 marzo il primo sciopero europeo dei ferrovieri. L'astensione dalle 9 alle 17, che ha riguardato le ferrovie italiane, spagnole, svedesi, francesi e britanniche, è stata proclamata per protestare contro la privatizzazione decisa a livello comunitario. Alessandro Fanutti

E' stato recentemente attivato dalle Ferrovie Austriache ÖBB il primo tratto di linea, 65 chilometri tra Vienna e Nickelsdorf, attrezzato con l'ETCS, European Train Control System, un innovativo sistema a supporto della attività del macchinista per garantire la sicurezza del servizio ferroviario a livello europeo. A questo scopo sono state appositamente attrezzate 13 locomotive tipo Taurus ed il supporto tecnologico viene fornito da Alcatel Austria e Siemens Austria. Tale sistema europeo ha lo scopo di unificare in un unico tipo quelli che sono gli attuali 15 sistemi di sicurezza della circolazione ferroviaria europea. I lavori di attrezzaggio con l'ETCS proseguono ora oltre Nickelsdorf, fino a raggiungere Budapest: alla fine, la linea rappresenterà il primo caso europeo di unificazione dei sistemi di sicurezza. Alessandro Fanutti

Sui manifesti che reclamizzano il tour in giro per l'Italia del cantante Ivano Fossati è stata inserita una locomotiva E 428 di prima serie. La parte anteriore della stessa locomotiva è rappresentata anche sulla copertina del disco. Denis Carlutti

Nella stazione di Monfalcone è stata demolita la piattaforma girevole.
Roberto Vassilich

La Siemens costruirà locomotive multitensione e carri per trasporti intermodali nelle ex officine Grandi Riparazioni di Saline Ioniche in Calabria. L'accordo tra la Siemens, la regione Calabria e la CFE (Calabria Ferroviaria Engineering), controllata dalla Newco di Tricesimo, dalla Bestgroup di Torino e dalla SSF di Milano, è stato firmato nei primi giorni di febbraio. Le locomotive saranno del tipo M-189 e svilupperanno una velocità massima di 230 km/h. I loro collaudi pare avverranno in Friuli.
Claudio Canton

Un altro passaggio a livello sarà presto eliminato sulla linea Udine-Cervignano; si tratta di quello sulla provinciale che porta da Palmanova a Gonars. L'opera sarà finanziata dalla regione e dalle FS; resta da decidere se sarà costruito un sovrappasso od un sottopasso. Claudio Canton

Il Comune di Tarvisio ha chiesto a Metropolis, la società che gestisce gli immobili delle FS, cosa intendere fare del villaggio ferrovieri di Tarvisio Centrale. Questo abitato è quasi completamente abbandonato e versa in condizioni pietose. Una delle ipotesi per il suo recupero è quella di destinarlo ad un uso turistico.
Claudio Canton

Nel piano terra del fabbricato viaggiatori della oramai ex stazione di Chiusaforte sono stati ricavati degli uffici.
Claudio Canton

Interfrigo-Intercontainer incrementa i treni-blocco Italia-Gran Bretagna con il 31 marzo: da questa data salgono infatti a cinque i convogli settimanalmente in viaggio tra i terminal di Daventry e Manchester e quello di Milano Smistamento, cui si aggiungono altri due treni il giovedì verso sud ed il sabato verso nord. La ripresa del traffico combinato tra i due Paesi deriva dal superamento del problema clandestini che aveva messo in crisi il servizio attraverso il tunnel della Manica. Incrementi di frequenza sono previsti da maggio anche sullo Shuttle Hams Hall-Milano Rogoredo, che di recente ha istituito una fermata anche presso il terminal londinese di Willesden.
Alessandro Fanutti

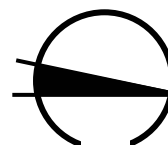
A partire dal mese di maggio verranno cancellati in Gran Bretagna cento collegamenti ferroviari. E' questa la misura adottata dalla Strategic Rail Autority, che sovrintende al sistema ferroviario inglese, per migliorare lo stato drammatico in cui versa il sistema su rotaia di sua maestà, sofferente di 30 anni di sottoinvestimenti.
Alessandro Fanutti

Trainwatching

Il 28 dicembre era presente a Villach la 101-101 DB nei colori di serie rosso con striscia bianca frontale: infatti le 101 possono avere anche una livrea pubblicitaria. Trainava un treno d'agenzia.
Inoltre gli EC austriaci hanno la pilotina come i nostri IC. Denis Carlutti

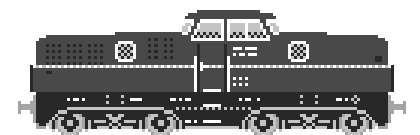
Le elettromotrici ÖBB 4030 serie 300, che arrivavano anche a Tarvisio C.le fino alla metà degli '90, non sono più presenti in Carinzia. Sono state trasferite nella zona di Vienna.
Denis Carlutti

In occasione dello sciopero nazionale dei ferrovieri del 19 gennaio, i due EC Carlo Goldoni si sono eccezionalmente incrociati alla stazione di Tarvisio Boscoverde, caso più unico che raro: infatti, la locomotiva con il treno ascendente proveniente da Venezia è andata a prendere a Tarvisio il treno discendente in arrivo da Vienna, provocando a quest'ultimo un ritardo di 75 minuti sul tratto italiano. Si può immaginare l'impatto negativo che i viaggiatori provenienti dall'Austria possono aver avuto con l'Italia al loro arrivo a Tarvisio Boscoverde: abbandonati per oltre un'ora in una mega stazione completamente vuota sotto ogni profilo, senza nemmeno la locomotiva del proprio treno, ad una temperatura esterna che, nonostante il sole, non ha mai superato i -5° C; si spera almeno che in qualche maniera sia stata garantita l'alimentazione della condotta REC del convoglio. Alessandro Fanutti

L'8 marzo era presente a Udine la locomotiva E 645.104 riportata recentemente nei colori originali, verde magnolia e grigio perla che aveva in origine quanto era numerata E 646. 004. Denis Carlutti

Questo stemma, che si presume sia il nuovo marchio delle ŽSR – Ferrovie Slovacche – era presente su di un carro transitato per Udine.
Denis Carlutti

La V 80 della I.C.E.

Nelle notizie flash sui numeri 11 - dicembre ’98 e 16 - marzo ’00 de **il tender** si parlava di una locomotiva tedesca della quale non si avevano notizie del tutto sicure; ora queste ultime sono state reperite, perciò ecco brevemente riportata, a grandi linee, la storia di questa macchina.
La locomotiva in questione era la V 80 della ditta I.C.E.; essa è stata costruita dalla M.A.K. nel 1951 con il numero 80 0003 ed è stata consegnata alle DB il 14 marzo ’52 assumendo la classificazione DB V 80 008.
Il suo primo deposito è stato Bamberg. I suoi servizi si sono svolti principalmente su linee secondarie al traino di treni merci e passeggeri. Fu radiata dalle DB il 30 marzo ’78, quando la sua classificazione era diventata 280 008; l’ultimo deposito era ancora Bamberg. Nello stesso anno fu acquistata dalla allora Bulfone di Godia (frazione di Udine), che la importò in Italia per conto della I.C.E..
Nel ‘98 la I.C.E. la cedette alla “Servizi Ferroviari” di Udine. Il 28 novembre ’98 arriva a Udine per essere revisionata dalla Bulfone che il 23 gennaio 2000 la consegna al suo nuovo proprietario.
La classe V 80 è stata costruita in 10 esemplari, dei quali 9 sono ora in Italia; una sola, la V 80 002, è rimasta in Germania come macchina storica. Delle locomotive italiane 8 sono a disposizione di imprese di costruzioni ferroviarie o che gestiscono raccordi, mentre una appartiene ad una ferrovia privata, la Bari Nord che la ha classificata V 80-1 (ex V 80 007).
La Lima anni fa ha riprodotto 2 di queste locomotive in versione italiana: quella delle Bari Nord ed una di quelle della Cemat. Ora anche la Roco riproduce la V 80 in livrea DB, come tra l’altro continua a farlo la Lima; sarebbe auspicabile che ne fosse realizzata almeno una in versione italiana.

Denis Carlutti

Un tram de Opcina speciale

Non mi pare che su **il tender** o su riviste come i Treni o Tutto Treno ne abbiano dato notizia in occasione del recente centenario del tram triestino, ma mi sembra opportuno segnalare una riproduzione del tutto particolare del Tram di Opicina.
Innanzitutto l’artigiano che la produce è di Opicina, e quindi è uno che col tram ha a che fare ogni giorno; la qualità del materiale è ottima (ma di questo ne parliamo più avanti); la riproduzione, sia come precisione della scala (non sono riuscito a capire se sia N, TT, Z o che altro) sia come nitidezza dei dettagli, è ben lontana dagli standard a cui sono abituati i maniaci lettori de **il tender** (Bissel, Micrometakit, Laser, ecc., ecc.).
Eppure, nonostante non siano da vetrina per un modellista, trovo davvero ottimi questi tram e consiglio vivamente una sosta, se ci si trova a passare per Opicina.
Dimenticavo un particolare importante: i tram sono di cioccolato ripieno di morbida crema !
Esistono sia in versione al latte sia fondente; personalmente preferisco il fondente, ma devo ammettere che quelli al latte hanno un ripieno squisito.
Un’ultima informazione: la pasticceria si chiama Saint Honoré e si trova a Opicina in via di Prosecco.
Buon godimento a tutti i golosi ed un ringraziamento all’amica Claudia di Trieste che mi ha fatto scoprire queste delizie.

Michele Orlandi

Il tram de Opcina in serie speciale

Balli ferroviari

Un programma della serie “Istria e dintorni”, trasmesso da TV Koper (Capodistria), è stato dedicato alle cose antiche di fine ‘800. Vi si parlava anche del “carnet”, un libricino molto piccolo che le dame ricevevano in occasione dei ricevimenti reali. Uno di questi raffigurava una locomotiva, un carro gru ed un’addetta agli scambi (particolare questo interessante). In questo caso il ballo era organizzato dall’associazione ferrovieri austriaci ed il carnet era, diciamo così, il programma del ricevimento stesso e su di esso la dama aveva già “annotato” il nome del cavaliere con cui doveva ballare……

Carmela Forte

Fucili ferroviari

Da appassionato di armi, oltre che di treni, segnalo una curiosità della quale sono venuto a conoscenza.
La ditta Mauser Waffenfabrik di Oberndorf in Germania ha prodotto dal 1924 al 1933 una versione del suo fucile Mauser, modello Standard, destinata alle Deutches Reichbahn ed alle Deutches Reichpost; sul calcio presentano le sigle DR e DRP racchiuse in un cerchio.
Questi fucili venivano forniti ai capitreno delle DR ed agli addetti al servizio postale, anche ferroviario.
E’ un fucile abbastanza raro da trovare.

Fabio Galimberti

Un fucile Mauser modello Standard

Notizie dalla stampa estera

a cura di Denis Carlutti
da Schienenverkehr Aktuel 1/03

L'esercito austriaco ha venduto a quello egiziano 160 carri armati M 60 di costruzione americana.
Dalla fine di novembre a tutto dicembre è stato quindi organizzato il loro trasporto con il treno da Süssenbrunn a Koper (Capodistria) via Semmering e Wocheinerbahn (Transalpina). Da Koper il viaggio è proseguito via nave fino in Egitto.

Il 13 novembre la 1116-095, nuova di fabbrica con i nuovi stemmi, ha effettuato una corsa prova nella zona di Linz raggiungendo la velocità di 253 km/h.
Pochi giorni dopo, il 28 novembre, è uscita di fabbrica la 1116-100 con una livrea pubblicitaria basata sul blu in varie tonalità. Il suo modello sarà realizzato dalla Roco in quanto la sua livrea, come quella su altre locomotive già segnalate a suo tempo, è stata "sponsorizzata" dalla Roco.

L'angolo del fuochista

Uffici di una fabbrica di macchine per caffè.
Due dirigenti osservano da una vetrata una lunga coda di persone ai cancelli della ditta.
- Chi è tutta quella gente?
- Sono macchinisti di Trenitalia!
- E che cosa sono venuti a fare qui?
- Sai che le ferrovie hanno installato delle nostre macchine per caffè su dei loro locomotori……
- Sì, ma……
- Sono qui per fare l'abilitazione…!

La "ferrovia del bar"

Nel cortile interno e sul marciapiede antistante il portone di un locale del centro storico di Tolmezzo, fino ai primi anni '80, si poteva vedere un binario decauville da 60 centimetri.
Incuriosito ho chiesto lumi al gestore del locale, che con molta disponibilità mi ha riferito le seguenti notizie.
La costruzione risaliva agli anni '20, lo scartamento era naturalmente di 600 mm e la lunghezza di circa 10 metri; tutta la "linea" era annegata nel cemento e copriva il percorso tra la strada e la porta della cantina.
Il parco rotabili comprendeva un carrello pianale a trazione umana!
Questa "linea" serviva a portare i rifornimenti del bar dalla strada alla cantina, passando sotto il portone ad arco sulla strada.
L'esercizio su questa "ferrovia" è cessato nei primi anni '60 con la rottamazione del carrello sostituito da un altro gommato (anche qui!); in seguito, nei primi anni '90, è avvenuta anche la sua demolizione.

fig. 1

Questa situazione mi ha dato l'idea per la realizzazione di un diorama o di una scena per arricchire un angolo del plastico.
Considerato che i binari a scartamento decauville sono difficilmente reperibili in commercio (infatti non è la scala H0e, che corrisponde allo scartamento di 750/760 mm, ma la H0f o la H0n2), e visto il poco lavoro, conviene autocostruire il tutto.
Per il binario si incide una tavoletta di legno con 2 linee parallele alla distanza di 7 mm, poi si pittura in grigio cemento tranne le due linee che rappresentano il binario, da dipingere in color ruggine (vedi fig. 3).
Per il carrello basta ritagliare un rettangolino di plasticard a cui applicare dei dischetti che rappresentano le ruote. Non è necessario che funzioni (come già detto è solo un arricchimento) (vedi fig. 4 e 5).
Il tutto si può completare con un uomo che spinge o tira il carrello che porta un paio di damigiane o qualche cassetta di bottiglie.

Denis Carlutti

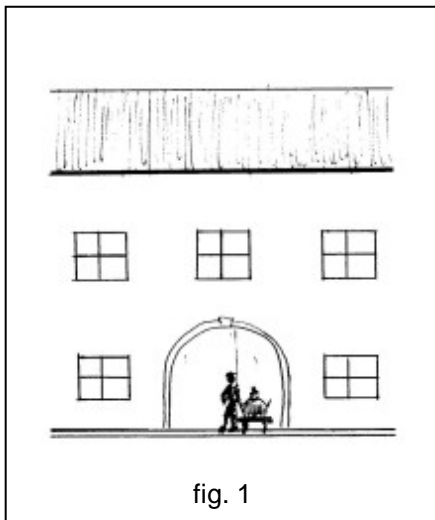
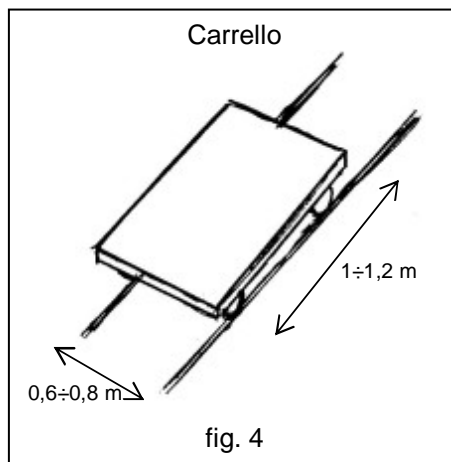



fig. 4

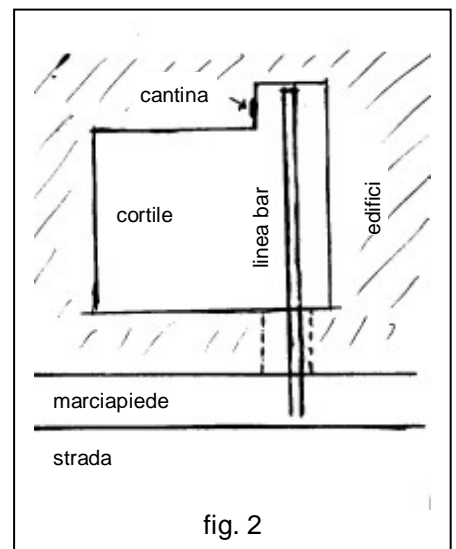



fig. 2

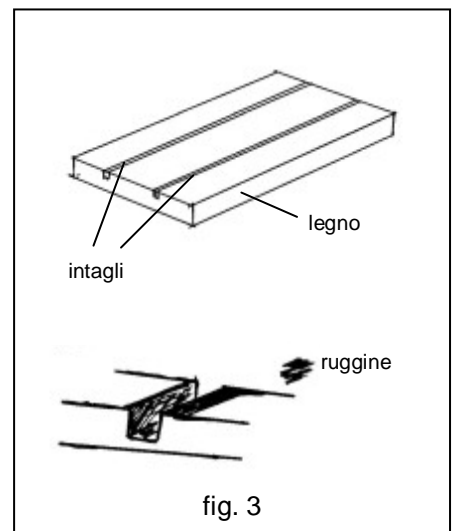



fig. 3

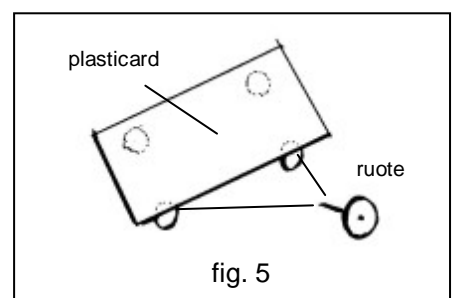



fig. 5

Le novità modellistiche del 2003

Il 2003 si presenta come un anno ricco di novità molto importanti per i modelli di rotabili italiani, in quanto oltre alle solite ricoloriture di modelli già visti, verranno immesse sul mercato alcune riproduzioni di modelli integralmente nuovi, sia da parte dei marchi storici come Rivarossi e Roco, sia da parte di nuovi marchi affacciatisi recentemente sul mercato. Per non dilungarmi troppo mi limiterò a segnalare le novità riguardanti i modelli FS, ed accennerò molto brevemente ad alcune novità straniere.

Allora vediamo di iniziare la carrellata di proposte partendo in ordine alfabetico con uno di questi giovani marchi. **ACME** ha consegnato agli inizi dell'anno le carrozze cuccette tipo X in 5 diverse versioni e con livree grigia e rosso fegato, ed in questi giorni ha ampliato l'offerta proponendo la carrozza cuccetta in livrea XMPR dei treni della divisione ASA (fascia blu chiaro sulla cintura dei finestrini) e la confezione con 2 cuccette in livrea XMPR ma nella livrea Treno Notte, quindi con fascia dei finestrini in blu scuro, una con porte in alluminio ed una con porte colorate come la cassa, più una carrozza letti T2s sempre in livrea Treno Notte CLASS.

Più avanti dalla ditta milanese avremo le carrozze tipo Bz 33000 nelle varie livree (grigio, castano e castano-isabella) presumibilmente verso giugno. Queste carrozze verranno prodotte in Italia, diversamente dalle cuccette e dalle letti che sono prodotte in Cina. E' prossima l'uscita della carrozza letti Excelsior (verso Pasqua), mentre sono in fase di preparazione le carrozze Self Service che usciranno nelle tre livree fin qui ricevute.

COREL tratta i marchi **FLEISCHMANN** dal quale non avremo nessuna novità FS, **KIBRI**, dove segnalo un kit di una macchina operatrice per la posa dei binari che al vero opera di frequente anche sulle nostre linee, **BRAWA** che non ha nulla in serbo per i modellisti italiani e **MEHANO** che ha annunciato al recente MODEL SHOW di Novegro che riprodurrà il modello più atteso dai fermodellisti italiani e cioè la **E 402A** delle FS. Il modello dovrebbe essere pronto per fine anno ed il prezzo sarà sicuramente interessante, in relazione allo standard di riproduzione che sarà adottato. Oltre a questa importante novità Mehano dovrebbe riprodurre anche le versioni delle compagnie ferroviarie italiane che hanno ordinato le famose loco diesel VOSSLOH, previa modifica delle cabine che al vero sono state adattate alla guida con doppio agente.

DOC MODEL importa i seguenti marchi: **SACHSENMODELLE** di cui è appena uscito un carro magazzino della Cooperativa Lavori Ferroviari di Bologna; più avanti usciranno un carro cisterna della società AUSILIARE ed un cofanetto con carri cisterna con insegne OLIO FIAT. Dalla casa tedesca **PIKO** avremo due locomotori Kö I in livrea grigia di servizio appartenenti a imprese di lavori ferroviari, un carro cisterna a 2 assi con insegne AGIP ed un carro cisterna della società GINOCCHIO di Genova. Dalla Iberica **ELECTROTREN** arriveranno un carro pianale a 2 assi tipo KS con container TARROS e FIAT, un carro cisterna a carrelli con insegne della SNIA ed un carro porta auto della BRAMBLES. Infine da **LILIPUT** dovrebbero arrivare una rincalzatrice motorizzata delle FS, riedizione di un modello uscito anonimamente pochi mesi fa ed immediatamente esaurito vista la scarsa quantità di esemplari consegnati, e sembra ci sarà una riedizione dei famosi locomotori da manovra 218 delle FS.

Una carrozza letti Treno Notte Excelsior

LASER ha già prodotto le carrozze tipo 33000 prototipo, quelle con le nervature sulle fiancate, nelle tre livree grigia, castano e castano-isabella. La qualità di questi modelli è notevolmente migliorata sia nella riproduzione dei particolari che nella meccanica che ora permette una scorrevolezza degna delle produzioni industriali. Oltre alle carrozze appena citate sono usciti un carro tipo Eanos con terrazzino, frutto di una riverniciatura di un modello Fleischmann, due carri chiusi per il trasporto auto in livrea rosso vagone, in epoca III e IV rispettivamente. In futuro la casa pugliese proporrà le casse delle E 636 in livrea XMPR nella versione a 5 fari e la E 645 in livrea del Treno Azzurro come da recente riverniciatura applicata al vero su un modello di questa serie. Le casse in oggetto saranno fornite già pronte all'uso, basterà sostituirle alle originali di un modello Roco.

OS.KAR è l'altro giovane marchio operante sul mercato italiano; della ditta sarda sono appena usciti i carri Sgns caricati con 2 container, uno da 40 piedi ed uno da 20 piedi ed il carro Gabs con porte in legno. La ditta ha annunciato anch'essa la produzione delle carrozze tipo 33000, nelle tre diverse livree, in aperta concorrenza con la ACME, per cui a giugno ci troveremo per la prima volta a dover scegliere tra due modelli riproducenti la stessa carrozza prodotti da due ditte diverse. Staremo a vedere. Oltre a questi modelli c'è da segnalare un carro Sgmms a passo corto della SNCB con due container a cisterna; chissà che presto arrivi anche la versione FS. Verso l'estate dovrebbe arrivare anche una versione del carro Sgns con 3 container da 20 piedi e poi in verso fine anno un carro Sgns privo di carico.

Passiamo ora al principale marchio nazionale, vale a dire **RIVAROSSI**. Oramai tutte le produzioni modellistiche, anche quelle create da **LIMA**, escono con il marchio della casa comasca. Vediamo cosa ci proporranno per il 2003, cominciando dalle locomotive. Sta per uscire in questi giorni il modello della E 428 livrea navetta MDVC, nota come PIRATA, che doveva arrivare nei negozi prima di Natale ed invece a causa di errori di valutazione ha dovuto subire un ritardo; comunque il modello sarà dotato di telaio interamente rifatto in quanto al vero la serie di macchine, a cui questa apparteneva, avevano un telaio più lungo rispetto alle altre versioni. In questo caso si tratta di una novità annunciata per il 2002 che arriva in ritardo. Per l'anno in corso sono previste invece una E 428

di 1ª serie, la 014, in versione attuale, visto che la macchina è ancora circolante in testa a treni storici, una nuova edizione della E 444R in livrea rosso grigia (vista la grande richiesta), una E 646 in livrea grigio-verde (ma non si sa se sarà con o senza modanature), una D 341 di 2ª serie Breda con modifiche al sottocassa, la E 645-082 in livrea d'origine e carrelli bruni, una E 656 in livrea blu-grigio con 2 fari, una E 652 di preserie con fanali sporgenti e livrea XMPR; saranno nuovamente prodotti i modelli della E 453, le 245 da manovra con meccanica migliorata, una E 424 in livrea XMPR con tetto blu, poi le automotrici ALn 556 con alcune migliorie, le ALn 668 serie 1200 in livrea XMPR e le ALn 663 in livrea XMPR e condizionatori. Tra le novità vere e proprie e le mezze novità ci saranno la locomotiva a vapore Gr 740-108, integralmente rifatta in scala esatta 1/87, la quale avrà motore nella caldaia, portelli dell'acqua e porta camera a fumo apribili, ruote con bordino a norma NEM 3.11 ed altre raffinatezze; infine la

La 740.108 si rifornisce a Chiusaforte. 26.10.89 (foto C. Canton)

mezza novità sarà la locomotiva diesel D 445 di 1ª serie in livrea verde/marrone con meccanica rifatta: un maquillage già subito dai modelli di 2ª serie un paio di anni fa. Il programma delle carrozze prevede una nuova edizione delle carrozze tipo Z in livrea XMPR con la scritta Trenitalia sulle fiancate, la carrozza letti T2 in livrea XMPR Treno Notte CLASS, una confezione di carrozze tipo X in livrea grigia con filetto rosso AV, ed una confezione di carrozze tipo X in livrea XMPR con bagagliaio. Si segnala anche una confezione contenente 2 carrozze T2 delle SNCF ed una delle FS. Altra novità importante sono le carrozze a piano ribassato della serie 1973 in esatta scala 1/87; saranno disponibili un cofanetto con tre carrozze ed una semipilota in livrea grigia e tre numeri differenti di carrozza di 2ª classe ed una semipilota in livrea XMPR. Passando ai carri merci si segnala che la Rivarossi ha in mente un programma per rinnovare tutti i carri merci a carrelli con un nuovo esemplare di riproduzione del carrello Y 25 che sarà applicato su tutti i modelli attualmente disponibili e che provengono dalle produzioni dei vari marchi confluiti nel gruppo. Così nel corso dell'anno usciranno un carro Rgs, varie confezioni con carri tramoggia Tadgns, Uapps, Eaos, Hbilnss, Rils, ecc., tutti equipaggiati con questi nuovi carrelli. Avremo poi un set con quattro carri frigo con insegne della birra Moretti, un carro singolo con insegna della San Pellegrino, poi carri cisterna a due assi della Mobil, della BP, e della Ausiliare, ed una coppia di carri silos con insegne Brambles. Infine le novità vere e proprie sono rappresentate dai carri tipo F e Hg con e senza garitta ed il bagagliaio Dm nelle versioni dell'epoca IV. Sarà disponibile anche un cofanetto con un carro F con garitta, un carro Hg ed un bagagliaio Dm tutti in epoca III.
Infine veniamo a **ROCO**, che per il mercato italiano propone un carro Shimms con terrazzino, nell'edizione Roco Collection, questo carro è uscito recentemente. In questi giorni esce il modello della E 636-117 in livrea blu-grigio, sempre per la serie Roco Collection. Nel corso dell'anno arriveranno finalmente le carrozze Gran Comfort, annunciate già da un paio d'anni, ma non ancora riprodotte. Il primo modello dovrebbe arrivare all'inizio dell'estate, in livrea grigio-crema e logo FS tipo televisore, seguiranno poi le versioni con logo XMPR e con logo inclinato degli anni '80. In seguito poi tutte le altre versioni e livree che hanno caratterizzato queste carrozze. A fine anno saranno disponibili, sempre per la serie Roco Collection il modello della E 645-104 in livrea grigio-verde, un carro pianale per carichi pesanti con carico di blocchi di granito ed una D 345 con vetri piatti in livrea XMPR, quest'ultima anche con una seconda numerazione che è presente nel catalogo delle novità 2003 della casa di Salisburgo.
Concludo con una rapida carrellata

Il Dm del Museo di Trieste C. M.

di modelli non FS che però possono interessare in quanto serie speciali o riproduzioni di rotabili che hanno circolato in Italia.
ROCO ha da poco messo in commercio due modelli della locomotiva Re 465 delle SBB-CFF, una in livrea rossa per commemorare i 100 anni delle SBB ed una in livrea gialla per commemorare i 100 anni delle PTT. Molto carino un carro pianale delle DB a due assi in epoca III caricato con un autobus SAURER, tipico degli anni '50. A breve dovrebbe arrivare il modello della locomotiva austriaca ÖBB 2016, la versione diesel della Taurus. Sempre delle ÖBB e per la serie Roco Collection sono appena uscite delle carrozze tipo Eurofima in livrea rosso-grigio del tipo di quelle circolanti con l'Eurocity Goldoni (ex Romulus), differenti in parecchi casi dalle precedenti versioni. In particolare la carrozza di 1ª classe ha finestrini sigillati, per impianti dotati di aria condizionata e risulta abilitata ai 200 Km/h. Infine nel corso dell'anno saranno disponibili le carrozze DEV cuccette della SNCF in epoca anni '80.
RIVAROSSI oramai è presente solo sul mercato italiano e francese; per quest'ultimo mercato è prevista una locomotiva a vapore, la 240 G, integralmente nuova, saranno poi riproposte varie versioni di locomotive diesel ed elettriche soprattutto nella nuova livrea FRET. Finalmente dovrebbero uscire le carrozze Inox nelle versioni per i treni Mistral e Cisalpin. Inoltre la stessa linea di carri merci previsti per il mercato italiano sarà prodotta per il mercato francese, cioè molti carri al vero diffusi su entrambe le reti (Eaos, Tadgsn, Hbilnss, Rils, Rgs. ecc.) riceveranno le marcature SNCF, in più sono previste alcune varianti del carro porta auto TA 370 con insegne di diverse compagnie ed in differenti livree.
Concludo qui la carrellata delle novità, buoni acquisti a tutti.

Angelo Rigon

Ultima ora

Il gruppo Lima, dopo aver appreso il programma novità della Mehano (vedi articolo precedente), ha annunciato che produrrà quest'anno la E 402A, già in previsione per l'anno prossimo. Questo comporterà lo slittamento al 2004 della produzione delle carrozze a piano ribassato.

Angelo Rigon

Mostra a Percoto

La SAT ha partecipato alla Festa di S. Giuseppe che si tiene ogni anno a Percoto presentando la propria attività con l'esposizione del plastico di Roberto Talotti in scala N, ambientato in Germania in epoca II, dei diorami di Roberto Vassilich in scala H0, della locomotiva SV 90 di Claudio Canton (scartamento 5" per impianti di vapore vivo) ed allestendo un circuito in scala 0.
La mostra è stata visita da centinaia di persone che si sono dimostrate interessate al nostro hobby; ma i più affascinati dai "trenini" sono stati i bambini delle scuole, ai quali è stata dedicata una mattinata solo per la loro visita.

Claudio Canton

Sopra: il plastico Talotti

Sotto: un diorama di R. Vassilich

Recensioni

Cinquantenario delle F.S. 1905-1995

A cura dell'editrice Duegi (Tutto Treno) e del CIFI è stata posta in commercio all'inizio di quest'anno la riedizione anastatica del bel volume celebrativo dei primi cinquant'anni delle nostre F.S..
Il volume, delle dimensioni di 23x30 cm, conta di 182 pagine ed è praticamente tutto fotografico. Le immagini sono tutte in bianco/nero, solo la copertina è a colori.
Il libro è suddiviso in vari capitoli, oltre alla presentazione dell'iniziativa. Si inizia con il messaggio del Ministro dei Trasporti e del Presidente delle F.S. (naturalmente quelli del 1955). Seguono due cartine delle linee FS nel 1905 e nel 1955. Si ha poi la storia dei primi 50 anni delle FS scritta dal sen. Corbellini, in seguito anche presidente delle FS (quello delle ben note carrozze ed anche della politica dei rami secchi!).
Quindi si passa ai capitoli tecnici, che sono nell'ordine: armamento, ponti, gallerie, fabbricati d'esercizio, impianti trazione elettrica, impianti segnalamento e sicurezza, impianti di telecomunicazione, locomotive a vapore, locomotive elettriche, elettrotreni, elettromotrici, automotrici diesel, carrozze, carri, traghetti, diagrammi d'esercizio, diagrammi personale, sperimentazioni ed infine servizi sanitari. Ogni capitolo è suddiviso in sottocapitoli, per esempio ponti: muratura, cemento, ferro.
I numeri: sono 182 pagine con 44 tra tabelle e grafici; inoltre sono presenti anche alcuni disegni tecnici (37) e sparsi per il libro ci sono dei disegni artistici di scene ferroviarie (17). Nel capitolo della storia ci sono le foto di alcuni dirigenti FS (9). Il resto del libro è tutto fotografico con il considerevole numero di 431 immagini in bianco e nero, tutte tra l'altro attinenti con l'argomento trattato.
Quest'ultima nota invita ad una considerazione e cioè che questo è finalmente un vero libro ferroviario celebrativo, senza voli di suggestioni poetiche, come già riscontrato in precedenza (per esempio 150° delle ferrovie in Italia) con foto che poco o nulla hanno a che fare con le ferrovie.
E speriamo che sia un augurio per il 2005, quando si festeggerà (si spera!) il centenario delle FS: che si stampi un libro che prenda esempio da questo e, magari, completi con un filo logico il discorso avviato nel cinquantenario.
Per concludere ritengo che abbiate intuito che sono rimasto soddisfatto dell'opera; e pensare che all'annuncio dell'uscita del libro ero molto scettico!
Ai lettori il piacere della scoperta (segnalo solo che c'è anche una foto di Udine).
Il volume si acquista nei negozi specializzati (su ordinazione) o richiedendolo alla Duegi Editrice al prezzo di € 29,00.
Infine una speranza: che venga ristampati anche il volume edito per il centenario delle ferrovie italiane nel 1939.

Denis Carlutti

Mercatino

Cerco locomotive vecchia produzione Rivarossi (scala 1:80).
Paolo Drigani, tel. 043243202

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 28 – Anno 8 (N° 1 / 2003)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 5 - 2002 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio